Crisis: El comercio global atrapado en los puertos

ENERNEWS/ MININGPRES

Los bloqueos de China por el COVID-19 y las tensiones por la guerra paralizan la quinta parte del comercio mundial y aumentan costos

03/05/2022

ANAHI ABELEDO

Lo más leído

CAEM: "La industria minera ya tiene valor agregado"

Knight Piésold Argentina presentó su Reporte de Sustentabilidad: Calidad, eje de modelo de gestión ASG

Los Azules, el primer proyecto de cobre con RIGI aprobado

Milicic se prepara para nuevos desafíos

La pobreza y marginalidad mata y no importa dónde está el dólar

EnerNews

VACA MUERTA
TODAS LAS NOTAS

Los problemas de la cadena de suministro global parecen empeorar, según un nuevo informe publicado ayer, ya que los bloqueos de China por el COVID-19, la invasión de Rusia a Ucrania y otras tensiones provocan retrasos aún más prolongados en los puertos y aumentan los costos.

El estudio realizado por analistas del **Royal Bank of Canada (RBC)** encontró que una quinta parte de la flota mundial de portacontenedores estaba actualmente atrapada en congestión en varios puertos importantes.

En **China**, los barcos que esperan atracar en el **Puerto de Shanghái** ahora suman 344, un aumento del 34% con respecto al mes pasado, mientras que enviar algo desde un almacén en China a uno en los **Estados Unidos** actualmente toma 74 días más de lo habitual.

Grúas SAN BLAS

UNCTAD: FMI y G20 deben evitar crisis de deuda global. Energía, el enigma

El Puerto de Shangai colpsado, la cola para descargar sumaba esta semana 350 embarcaciones

En Europa también, los barcos de China llegan con un promedio de cuatro días de retraso, lo que provoca una serie de efectos colaterales, incluida la escasez de contenedores vacíos para llevar productos fabricados en Europa a la costa este de EE. UU.

UNCTAD: Preservar los océanos y garantizar las cadenas de suministro

"La congestión portuaria mundial está empeorando y se generaliza cada vez más", dijeron en el informe el jefe de estrategia de inteligencia digital de **RBC, Michael Tran,** y su colega, **Jack Evans**, reconociendo que era difícil decir cuándo mejorarían las cosas.

Tanto los barcos como los contenedores deben estar disponibles en el momento y lugar adecuados para evitar la cancelación de reservas. Cualquier desajuste da como resultado que los barcos funcionen por debajo de su capacidad total, por lo tanto, se requieren más para mover la misma cantidad de carga.

UNCTAD: El impacto de la guerra de Ucrania en la economía mundial

RBC dijo que la plétora de problemas estaba teniendo un "efecto compuesto negativo similar al dominó en varios mercados".

La invasión rusa de **Ucrania** a fines de febrero y el hundimiento de varios barcos en el **Mar Negro** significaron que las aseguradoras aumentaron las primas entre el 1% y el 5% del valor del barco en comparación con los niveles de antes de la guerra del 0,25%.

Mientras tanto, los precios del combustible marítimo en **Singapur**, el puerto de reabastecimiento de combustible más grande del mundo, aumentaron un 66% durante el año pasado.

"Muchos participantes del mercado pensaron que las cadenas de suministro ya estarían desenredadas, pero este escenario no se ha materializado", dice el informe.

Aunque los retrasos de los barcos han mejorado fraccionalmente en los últimos meses, el retraso global promedio de la llegada de un barco seguía siendo de 7,26 días en marzo, una cifra que rara vez supera los 4,5 días en tiempos normales, señaló **RBC.**

En la costa oeste de EE. UU., los puertos de **Los Ángeles** y **Long Beach** siguen teniendo dificultades para mantenerse al día.

Una cola de 19 embarcaciones en Los Ángeles y las ineficiencias a nivel del puerto han hecho que el tiempo de respuesta (ToT) salte a 6,9 días desde los 5 días del mes anterior, aunque todavía está por debajo del pico de 8,7 días durante la fiebre prenavideña del año pasado.

En Europa, lo que **Rusia** llama una "operación militar especial" en Ucrania ha significado que varias líneas navieras importantes hayan suspendido el transporte hacia los mares **Báltico** y **Negro**.

Varios países europeos clave también han prohibido la entrada a sus puertos de buques con bandera rusa. Esto ha desviado el flujo y está impulsando una mayor actividad de buques portacontenedores en los puertos europeos.

Congestión y cuellos de botella en puerto de Rotterdam durarán hasta 2022

La congestión en el Puerto de Rotterdam, Países Bajos, continuará durante todo el año 2022

El **ToT** agregado para los tres mayores puertos europeos de contenedores, **Róterdam, Amberes** y **Hamburgo**, está un 8 %, 30 % y 21 %, respectivamente, por encima de sus niveles normales de cinco años.

"Se requiere una compresión significativa de los tiempos de ToT antes de que podamos sugerir con confianza un camino hacia la normalización de los costos de envío", dijeron los analistas de RBC. "¿El problema? Las cosas están empeorando".

Vuelva a HOME

NOTAS RELACIONADAS

Crisis logística mundial: "La Navidad más cara de la historia"

Maersk alerta sobre por atasco en puertos y cadenas de suministro

*La información y las opiniones aquí publicados no reflejan necesariamente la línea editorial de Mining Press y EnerNews

;

EnerNews

- Quiénes Somos / Contáctenos
- Suscríbase
- Anuncie en EnerNews

- Propietario: D&C Visual S.R.L. | C.U.I.T.: 30-70894554-0
- Lavalle 482, 8° piso Oficina G, (C1047AAJ), Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Director: Pablo Davin

EnerNews es una publicación de D&C Visual S.R.L.

© 2021 ENERNEWS | TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS | REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL 81783456 | EDICIÓN N° 5414